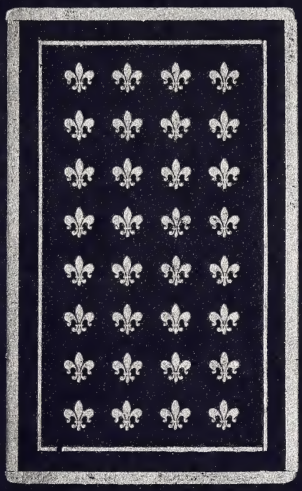


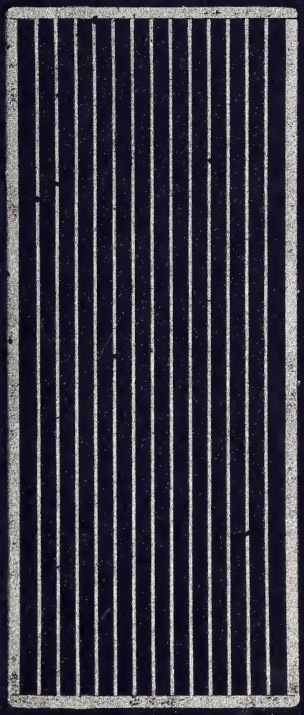
DISCOURS

PRONONCE PAR

M. Francis H. Clergue

Au banquet donné en son honneur par les citoyens du Sault-Sainte-Marie, Ontario.

F5012
1901
C629



Vendredi

15 Février 1901

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

F873

DISCOURS

PRONONCÉ PAR

M. Francis H. Clergue

AU BANQUET DONNÉ EN SON HONNEUR
PAR LES CITOYENS DU
SAULT-SAINTE-MARIE, ONTARIO.

VENDREDI SOIR, 15 FÉVRIER

1901

FS012
1901
C629

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/discoursaubanque00cler

Monsieur le Président,
Messieurs,

L'honneur que me font aujourd'hui mes concitoyens et mes compagnons de travail du Sault-Sainte-Marie revêt à mes yeux une signification et une importance bien autrement grandes que celles laissées généralement en notre esprit par des compliments et des félicitations de bienvenue au retour d'un long voyage. La spontanéité de votre accueil et le désir exprimé par tous les citoyens de prendre part à cette réception est la preuve évidente que ce qui a été projeté, tenté et accompli par les compagnies financières dont j'ai l'honneur de représenter ici les intérêts, après avoir été passé au crible de l'observation et de la critique minutieuses pendant une période d'environ six années, obtient aujourd'hui l'approbation non équivoque et les applaudissements unanimes de la population du Sault-Sainte-Marie. L'enthousiasme de votre démonstration me cause d'autant plus de plaisir que nous n'avons pas toujours occupé dans votre estime la place qui nous y est maintenant réservée, et que nous avons acquise, sans nul doute, par notre soin jaloux de livrer en toute occasion et sans réserve, depuis que nous sommes parmi vous, notre conduite à l'examen public. Cette constatation ne laisse pas que d'exciter en nous un certain orgueil tout en flattant à juste titre notre amour propre. Je dis *notre*, car tout en étant l'hôte de ce banquet,—et je vous en remercie bien vivement,—ce serait me méprendre sur le caractère de cette manifestation si j'en prenais pour moi tout l'honneur au lieu d'y voir une approbation et une appréciation générale de nos actes s'adressant à tous les directeurs et actionnaires des différentes compagnies

qui ont eu assez confiance dans le Canada et dans le peuple canadien pour engager sur votre sol, étranger jusque là pour eux, des capitaux se chiffrant déjà par de nombreux millions. Je reçois donc et j'accepte avec reconnaissance et profonde satisfaction, en ma qualité de mandataire et de représentant de ces capitalistes américains courageux et éclairés, les preuves de sympathie et de bon vouloir que vous me donnez aujourd'hui.

Si, il y a un instant, j'ai paru exprimer le doute que nous ayons toujours joui de votre pleine confiance, je tiens à expliquer le sens de mes paroles de manière à dissiper l'impression sous laquelle elles ont pu vous laisser. Loin de moi la pensée que les ronces et les épines que j'ai rencontrées sur ma route soient le fruit du mauvais vouloir des habitants du Sault. Lorsque les entreprises industrielles que nous avons établies au millieu de vous et qui ont jusqu'ici si bien progressé, n'étaient qu'à l'état de projet, il y a six ans, nous avons trouvé dans le Sault-Sainte-Marie un petit village perdu loin des centres d'activité commerciale et industrielle du Canada. Sa population comprenait à peine 2,500 âmes, avec une majorité—je le dis à votre gloire actuelle—de gens dont les ambitions avaient été déçues. Ils étaient bien à la vérité de ce tempérament viril et courageux qui caractérise les pionniers ; ils avaient quitté des endroits plus peuplés, plus considérables du Canada pour chercher la fortune, ou du moins cette plus large et légitime rémunération que les véritables pionniers, avant-garde de toute nouvelle civilisation, espèrent trouver dans l'expatriation et trouvent généralement en retour de leur labeur et de leur esprit d'entreprise.

La position stratégique du Sault-Sainte-Marie avait été comprise et appréciée par les aborigènes des temps préhistoriques ; et lorsque les premiers

explorateurs qui nous aient légué leurs relations de voyage, visitèrent cet endroit, ils trouvèrent, déjà établi là, un centre de population et un très important lieu de rendez-vous des tribus sauvages de la forêt. Depuis ces temps reculés jusqu'en 1894, de l'indien au métis et du métis au blanc, l'imagination et le rêve avaient eu beau jeu au milieu de ces richesses naturelles, de ces forêts merveilleuses, de ces emplacements prédestinés du Sault-Sainte-Marie invitant l'industrie. Lorsque vers 1888 le Pacifique Canadien de ce côté, et deux lignes du côté américain furent construites, il sembla que tous ces rêves et ces espérances allaient se changer en réalité et qu'enfin la fortune des habitants du Sault était assurée. Un grave désappointement les attendait. Il fut constaté que les trains qui arrivaient au Sault-Sainte-Marie après l'ouverture de ces diverses lignes de chemin de fer, n'étaient pas tous chargés de turbines pour utiliser le pouvoir des rapides, ni d'outillage mécanique pour manufacturer les produits de la forêt, ni de capitalistes les poches pleines d'argent ou de lettres de change et prêts à les employer en spéculations de terrains ou bien à construire de magnifiques édifices. Les rapides continuèrent à remplir, sans qu'on les dérange, leurs fonctions de lieu de plaisance pour les joyeux ébats du poisson blanc ; les forêts restèrent vierges ; et les longs et larges trottoirs de bois bordant les rues de la ville jusque dans les quartiers suburbains, n'en furent pas davantage foulés par les pieds des financiers qui devaient les user. On pouvait attendre une année : on attendit. Deux ou trois ans transformèrent l'attente en anxiété ; mais au bout de sept ou huit ans les habitants du Sault, à force d'être ainsi restés en suspens, en avaient perdu la respiration.

Ce fut le temps où ma bonne fortune dirigea mes pas vers le Sault-Sainte-Marie, et mon bon sens m'y a fait rester depuis. Je vous ai tracé

un aperçu de l'expérience à laquelle avaient été soumis plusieurs citoyens ici présents, pour bien vous faire comprendre en quelle situation d'esprit je les trouvai lorsque j'arrivai au Sault. Triste expérience qui est l'excuse et comme la justification de la résistance qu'ils ont mise à admettre qu'après tout le Canada en général, et le Sault-Sainte-Marie en particulier, pouvaient bien avoir quelque chose de bon. Il est facile de comprendre qu'à la suite de tant d'années de cuisante déception ils se sentîssent peu portés, tout d'un coup, —et sans une nouvelle période transitoire d'étude et d'observation,—à avoir foi dans une affaire qui aurait le Canada pour base ou théâtre. C'est à ces causes que j'attribue l'attitude de doute et de critique de beaucoup de mes concitoyens du Sault durant les premières années de notre séjour ici. Aucun d'entre eux ne semblait croire qu'il pût résulter quelque chose de tangible d'un certain contrat passé avec la ville du Sault-Sainte-Marie par mes associés et moi-même. Pour eux, le succès n'était admissible qu'en autant qu'il fût instantané. Par exemple il en est bien peu qui n'eussent été prêts à accepter de nous un contrat qui les enrichît du coup et leur permît de vivre heureux et tranquilles jusqu'à leur mort. Si nous avions besoin d'ingénieurs et d'hommes de science, rien de plus simple : il fallait les prendre parmi les collégiens du Sault. Quant aux marchandises qui nous étaient nécessaires, nous devions les acheter dans les magasins alors en existence au Sault, et les payer des prix indiens. De plus, l'administration générale et le travail de bureau de nos entreprises devaient être confiés aux fils des principaux citoyens. Et si notre contrat avec la ville du Sault ne produisait pas immédiatement tous et chacun de ces résultats, à quoi donc alors avait servi ce dernier effort uniquement tenté dans le but de mettre enfin à la portée de ses habitants cette fortune qui les avait fuis jusque là ?

Je vous prie de ne voir dans cette réminiscence de nos premières expériences ni critique ni amertune. L'attitude des citoyens du Sault n'était rien moins que naturelle et humaine. Et je dirai même plus : elle confirmait l'idée qu'il y avait bien en eux le courage viril et le sens pratique indispensables pour atteindre le succès qu'ils rêvaient pour eux et pour leur ville. A l'époque de nos premières négociations avec la ville du Sault-Sainte-Marie, la nature de nos projets, pas plus que leur importance, n'étaient connues et ne pouvaient être appréciées par ses habitants. J'ajouterai que dans les plus grandes villes du Canada on ne les comprenait pas davantage. Mais comment aurait-il pu en être autrement ? Les citoyens du Sault n'avaient aucune idée personnelle, ni aucune expérience de ce que pouvaient être des entreprises industrielles du genre et de la grandeur de celles que nous proposions d'établir ; et il était, je le répète, parfaitement naturel et concevable qu'ils n'aient pu se douter de ce que la réalisation de notre programme demandait de temps, de travail intellectuel, d'études scientifiques et d'expériences techniques.

Je ne puis pas aujourd'hui me rappeler, sans un véritable sentiment de chagrin, les critiques que parurent m'adresser mes associés à l'une de nos réunions où l'idée fut émise que je ne semblais pas avoir réussi à provoquer le bon vouloir et la sympathie populaires du Sault-Sainte-Marie. Je répondis que la sympathie ne serait pas lente à suivre le succès de notre exploitation ; mais que songer à en confier l'administration aux citoyens du Sault eux-mêmes équivaudrait à en décréter la ruine à brève échéance tout en consommant la leur. Nuit et jour, d'année en année, la construction et la mise en opération de nos usines n'a pas connu d'interruption. Il n'est pas un jour, pas une heure, excepté le dimanche, pendant ces

six années, où le bruit du marteau ne se soit fait entendre sur nos chantiers. C'est avec une égale persistance que nous avons frappé l'intelligence des citoyens qui, voyant le commerce du marchand, les revenus du propriétaire et de l'ouvrier augmenter de jour en jour, la population, de mois en mois s'accroître, en sont arrivés graduellement à comprendre qu'ils sont bien les associés et les coopérateurs d'une entreprise industrielle sans parallèle peut-être en variété comme en importance.

Si j'ai mentionné les dispositions peu favorables des habitants du Sault au début de nos travaux, il m'est agréable d'avoir à constater tout ce que nous devons à leur énergique coopération depuis qu'ils ont la foi. Ils sont bien la trempe d'hommes qui convienne à l'œuvre mutuellement poursuivie ; et il n'y a rien d'étonnant à cela étant donnée la latitude sous laquelle nous vivons. A Dieu ne plaise que je dise du mal des gens du sud dont les grâces et les qualités intellectuelles sont universellement reconnues ! Mais l'observateur cosmopolite, en étudiant l'histoire du genre humain sur la terre, ne manque pas d'observer que notre globe est comme ceint d'une zone dans les limites de laquelle la vigueur du climat et les changements de saison semblent déterminer chez l'homme une énergie indomptable et un besoin d'activité industrielle auxquels sont dus les plus grands progrès de la race humaine. On n'a pas encore atteint le point extrême nord de cette ceinture, tandis que sa limite opposée est assez parfaitement définie. Les états du nord de l'Europe et des Etats-Unis et tout le Canada sont compris dans cette heureuse zone, et de cette race qu'elle produit et féconde sont les citoyens du Sault-Sainte-Marie. Vigoureux au physique, durs à la fatigue, ils sont également doués de cette faculté intellectuelle spéciale qui les aide à poursuivre

leur tâche et à remplir les devoirs de leur position avec détermination et succès. Laissez-moi vous en donner un exemple qui présente un intérêt local. Vous vous rappelez que l'an dernier nous avons amené ici quatre steamers océaniques anglais pour faire un essai de navigation entre le St-Laurent et les lacs, sans préjudice du transport, pendant la saison, du produit de la mine "Helen." Ces navires furent envoyés à la mer lors de la fermeture de la navigation et dirigés vers les ports du chenal de Bristol, en Angleterre, après avoir complété leur chargement à Montréal. Quittant Montréal au mois de décembre, ils furent assaillis pendant tout leur voyage par les terribles tempêtes qui ont sévi cet hiver, semblant ne vouloir plus finir, et auxquelles est due la perte d'un grand nombre des meilleurs bateaux de la flotte de l'Atlantique. J'ai moi-même fait la traversée à cette époque là, mais à bord d'un des plus grands et des plus rapides steamers qui existent; et vous me croirez aisément lorsque je vous dirai que ma pensée ne s'est pas beaucoup détachée de ces quatre petits navires pendant que dans mon immense paquebot, je me voyais et me sentais secoué comme un fêtu de paille sur le Lac Supérieur. Les quatre chaloupes de sauvetage de l'un de nos steamers, le Monkshaven, furent l'une après l'autre emportées par la mer. Les garde-fous furent déracinés, tordus et renversés sur le pont. Entre les cabines et la passerelle plus de communication possible et la moitié du temps les officiers, de leur poste, ne pouvaient même pas voir le pont du navire qui sans cesse était submergé par d'immenses vagues. Une nuit, pour comble de malheur, le *quadrant* d'acier contrôlant le gouvernail fut brisé et instantanément le bateau devint le jouet des flots. Aucun remède ne semblait possible ; les machines, bien entendu, étaient arrêtées, et dès lors le Monkshaven alla à la dérive comme une

épave, balloté par des vagues énormes qui a chaque instant semblaient vouloir l'engloutir. Quand le jour reparut les officiers et l'équipage se mirent en devoir de réparer le gouvernail. A l'avant, il y avait deux grosses ancres de réserve, et au moyen de cordages et de poulies, après vingt-quatre heures de lutte, au milieu des lames furieuses qui balayaient les ponts, ces ancres furent amenées à l'arrière où elles furent attachées au tronçon du *quadrant* brisé avec des cordes et des chaînes. Il y avait quarante-huit heures que cette affreuse situation durait quand le steamer, de nouveau sous contrôle, put reprendre sa course. Au plus fort de la tempête, pendant que l'on essayait de réparer cette sérieuse avarie, un steamer est signalé à l'horizon ; celui-ci s'approche et des signaux sont échangés. Quel signal croyez-vous que le Monkshaven ait arboré au haut de sa mature en démence ? Demandait-il du secours ? Disait-il que les quatre canots de sauvetage avaient été emportés ? Que le gouvernail était brisé et que le bateau n'obéissait à aucun contrôle ? Demandait-il à être remorqué ? Pas le moins du monde ! Le signal que ces intrépides marins envoyèrent au steamer qui passait fut : " Nous sommes le navire anglais Monkshaven, " veuillez nous signaler tous bien." Tous bien ! en vérité, ils pouvaient dire "tous bien," ces officiers et ces matelots du Monkshaven auxquels le courage et le sens du devoir inspiraient un refus d'assistance dans un moment de danger si terrifiant. C'est quelques heures ensuite que le gouvernail put enfin être réparé, et huit jours après le Monkshaven entrait dans le port de Cardiff : *tous bien*. Et ces braves marins anglais, eux aussi de la zone à laquelle nous appartenons, inconscients de leur héroïque action, ne voyant dans leur conduite que l'accomplissement pur et simple de leur devoir, après avoir reçu leur maigre solde, allèrent se mêler à terre à ces cen-

taines de milliers de matelots qui dans des circonstances analogues n'eussent pas agi différemment. Un autre exemple :

Le Lac Supérieur sera toujours une source de profits pour les habitants du Sault-Sainte-Marie et, à mon avis, la cause principale de la grande agglomération de population qui s'y établira, trouvant ses moyens d'existence dans le développement même des chutes. Mais autant elles sont prêtes à faire leur service avec dévouement lorsqu'elles sont dirigées, autant elles possèdent de force et de pouvoir destructif si elles cessent de l'être. Au commencement de cet hiver, un ouragan terrible chassa devant lui et avec une telle rapidité les eaux du lac que l'écoulement naturel fourni par les rapides n'offrit pas un espace suffisant à leur passage, d'où il résulta que ces eaux s'accumulèrent à cette gorge et atteignirent une élévation inconnue jusque-là. Le barrage artificiel établi devant nos travaux, barrage dont les dimensions avaient été calculées de façon à laisser une importante marge en cas de besoin, fut un obstacle impuissant à arrêter ce torrent qui le renversa. C'est là qu'on put constater toute l'étendue de la puissance du Lac Supérieur qui se mit à détruire ces travaux qui nous avaient déjà coûté six années de peine et au-delà de six millions de dollars. Le désastre se produisit dans la nuit, au milieu des hurlements et des rafales de cet ouragan accompagné d'épaisse neige. Aussitôt qu'on s'aperçut du danger le sifflet de nos manufactures appela au secours. C'était un samedi soir ; tout les travaux étaient arrêtés et il n'y avait sur les lieux que le gardien de nuit. Mais le sifflet n'eut pas plus tôt lancé son cri d'alarme que nos hommes arrivèrent en foule semblant surgir des remous de la neige et du sol même. Et alors, ouvriers, mécaniciens, machinistes, comptables et commis, ingénieurs, marchands de la ville, employés de banque, tous et chacun se précipitèrent

à notre secours. Et l'on put avoir ce spectacle unique d'hommes en habits de soirée ou en costumes de toute sorte, se jeter au milieu des eaux impétueuses, et aveuglés par la neige, ayant à lutter aussi contre des amoncellements de glace, se mettre à transporter des pièces de bois, à rouler des morceaux de roc et à amasser de la terre en travers de la brèche pratiquée par les flots pour établir une digue temporaire destinée à sauver les fabriques. Deux heures de ce travail surhumain et la victoire était assurée : les fabriques étaient sauvées.

Quel but n'atteindrait-on pas, je le demande, avec une énergie, une loyauté et une force de volonté semblables ? Tout peut être tenté ! Ne craignez pas que la prospérité et le progrès du Sault-Sainte-Marie puissent désormais être arrêtés ou même retardés par l'absence ou la disparition d'un homme quel soit-il. Les habitants du Sault-Sainte-Marie, en participant à la construction et au développement de ces travaux, ont acquis une éducation pratique industrielle qui les a rendus aptes à en devenir les associés et les bénéficiaires dans l'avenir. C'est à vous qu'incombe la tâche de soutenir, de continuer et d'étendre notre œuvre. Ce sont vos fils qui deviendront les artisans, les mécaniciens, les comptables et, pourquoi pas ? les directeurs de ces diverses entreprises. L'éducation technique et professionnelle mise à la portée de la jeunesse du Sault par le fait de l'établissement de nos industries ici, les met en état, non seulement d'aider à leur exploitation mais encore d'en concevoir et d'en promouvoir d'autres. Je vous l'ai dit, vous avez en vous l'étoffe, c'est à dire les qualités physiques et intellectuelles, nécessaires ; votre climat convient à leur épanouissement, et par dessus tout, vous avez à votre portée, des richesses et des ressources encore intactes qui n'attendent que votre réquisition pour vous apporter le succès et les profits. Mais

en voilà assez de dit sur nos relations passées avec les citoyens du Sault-Sainte-Marie.

Maintenant, je ne doute pas que vous ne soyez tous désireux d'avoir quelques détails pratiques concernant l'exploitation de nos travaux, et je suis également sûr que vous ne serez pas fâchés de m'entendre faire quelques pronostics pour l'avenir.

Je suis trop convaincu de la confiance que mes concitoyens reposent en moi maintenant et en mes projets pour croire que ceux-ci courraient quelque danger de la divulgation que je vous ferais de ce que j'augure pour les deux Saults dans le futur. Si je vous disais ce que je pense vraiment sur le sujet, vous pourriez me taxer de partialité ; vous pourriez dire que mon jugement a été influencé par la constatation de la plus value obtenue dans les récentes transactions foncières du Sault, et croire que je suis devenu un trop enthousiaste visionnaire. Ma bonne réputation m'enjoint de m'abstenir de prédictions qui paraîtraient extravagantes, mais je vous indiquerai néanmoins certains points de comparaison entre le passé et le présent qui vous mettront à même de juger de ce que l'avenir nous réserve.

Comme je vous l'ai déjà dit et comme vous le savez parfaitement, nos usines maintenant en pleine activité, ne sont pas tombées parmi nous comme la manne céleste. Il a fallu que le plan général en soit conçu, que les ingénieurs fassent leurs dessins et leurs devis, que les matériaux soient achetés, et que les ouvriers construisent : toutes choses qui entrainent une dépense d'argent. Cette dépense ne peut pas être confinée à l'endroit où les travaux se font, quoique l'on soit sous cette impression. Je vais m'appliquer à dissiper cette erreur ; et malgré le regret que vous pourrez éprouver à la pensée que chaque dollar que nous avons dépensé ici dans le

passé, ou que nous dépenserons encore à l'avenir, ne reste pas seulement en circulation au milieu de vous pour aller grossir finalement vos comptes personnels de banque, vous admettrez bien qu'il nous faut aussi encourager d'autres villes en les mettant à même de bénéficier, dans une certaine proportion, des capitaux engagés dans nos opérations. J'ai fait préparer à votre intention, par notre bureau d'auditeurs, quelques chiffres qui, j'en suis sûr, vous paraîtront intéressants.

Nous avons commencé nos fonderies d'Algoma, "Algoma Iron Works" avec deux mécaniciens et un contre-maître, qui en est maintenant le surintendant. L'atelier mécanique, la fonderie et la forge emploient aujourd'hui 300 hommes et les feuilles de paie se montent annuellement à la somme de $200,000. Nous avons dépensé en matériaux de construction et autres fournitures nécessaires à l'établissement de cette industrie du fer plus de $300,000, presque entièrement au Canada et principalement dans Ontario. Les salaires, pendant cette période de construction, se sont montés à $200,000. L'agrandissement de ces travaux, nécessité par l'augmentation de nos affaires et projeté pour ce printemps même, demandera une somme additionnelle de $100,000 et l'emploi d'un personnel nouveau de 600 ouvriers. La Compagnie de pulpe et de papier du Sault-Sainte-Marie, "Sault-Ste-Marie Pulp and Paper Works" à dépensé en travail et en matériaux de construction au-delà de $2,000,000, et son exploitation a déjà coûté plus de $1,000,000 en salaires. Le nombre d'hommes employés aujourd'hui dépasse le chiffre de 1000 et les gages annuels $500,000. Les nouvelles machines à pulpe que nous devons mettre en marche au printemps porteront le nombre d'hommes figurant sur nos listes de paie à 1500.

La Cie des eaux et de l'éclairage de Tagona,

"Tagona Water & Light Company," a dépensé jusqu'à présent une somme d'au-delà de $300,000, et a payé en salaires une somme dépassant $50,000. Avec le printemps cette compagnie doit étendre ses constructions, ce qui nécessitera une nouvelle somme de $50,000 et emploiera pendant ces travaux 200 hommes de plus.

La "Lake Superior Power Company," a déjà dépensé $3,000,000 en travaux de construction et emploie 1000 hommes au coût de $1,500 par jour. Les nouveaux travaux qui doivent être entrepris au commencement du printemps, emploieront 2000 hommes de plus et doivent coûter la somme de $5,000,000. Ces travaux comprennent l'établissement d'un tramway électrique pour la ville, d'un nouveau pouvoir d'eau et des forges et aciéries projetées. Le chemin de fer "Algoma Central" a déjà dépensé au delà de $3,000,000 en travaux de construction et a eu jusqu'à 2000 hommes tant sur ses listes de paie que sur celles de ses entrepreneurs. Il faudra 4000 hommes pour les travaux projetés cet été sur ce chemin de fer, et le total de la dépense lorsque l'"Algoma Central" sera terminé est estimé à $5,000,000. La compagnie "Algoma Commercial" qui s'occupe de la mise en valeur des terrains concédés à l'"Algoma Central," emploiera 1000 hommes cette année. Les steamers et les lignes de bateaux que possède maintenant et qu'exploite l'"Algoma Central" emploient 250 hommes, et la nouvelle ligne qui doit être ouverte cette saison en conjonction avec l'"Algoma Central" donnera de l'ouvrage à 250 hommes de plus. Cette ligne de steamers a déjà coûté plus de $600,000 et l'augmentation de notre flotte coûtera $500,000 de plus. Les ateliers de Réduction et d'Affinage "Reduction and Refining Works," actuellement en construction, seront complétés aussi cette saison et auront de l'ouvrage à donner à 500 hommes.

Récapitulant ces différents chiffres nous voyons qu'une dépense totale de plus de $9,000,000 a déjà été faite en travaux de tout genre au Sault-Sainte-Marie et ses tributaires et que nous avons encore à dépenser plus de $9,000,000 avant que tout ce qui est projeté ou en cours d'exécution soit complété. Et remarquez que ces sommes d'argent sont indépendantes des capitaux que nous avons engagés au Sault-Sainte-Marie, Michigan. De cet exposé il résulte que, de 3000, le chiffre des hommes qui travaillent actuellement pour nous, sera bientôt porté à 8000, et qu'environ $10,000 par jour seront distribués tant à ceux qui travaillent à la construction de nos nouvelles usines qu'aux bras que nous employons régulièrement.

On ne doit pas perdre de vue l'avantage considérable qui existe pour une ville lorsque d'importants capitaux y sont employés dans des travaux industriels, avantage que ne peut offrir la construction de lignes de chemin de fer ou toute autre grande entreprise du même genre, ou même de nature différente. Les ouvriers qui ont été employés à la construction d'usines industrielles restent invariablement attachés à ces établissements ou à d'autres manufactures dérivant de l'industrie principale ; tandis que le capital ayant servi à construire les lignes ferrées qui aboutissent au Sault, ainsi que les grandes écluses du gouvernement, n'a pu circuler qu'une fois. Les ouvriers employés à ces travaux ont été payés pour l'ouvrage fait et se sont dispersés dans toutes les directions. Les citoyens du Sault ne trouvent dans l'exploitation de ces chemins de fer ni dans celle de ces écluses aucun revenu appréciable, quoique, bien entendu, les intérêts généraux de la ville aient beaucoup bénéficié de ces facilités de transport. Mais ce qui est certain aussi, c'est qu'aucun ouvrier ayant travaillé à la construction de nos usines n'a jamais laissé le Sault parce qu'il n'y pouvait pas trouver d'ouvrage, et ce à des prix aussi élevés

que ceux payés ailleurs pour un travail similaire. La seule mention des dépenses déjà faites et l'annonce de dépenses encore plus considérables pour compléter nos travaux, est bien de nature à exciter l'admiration et l'enthousiasme de ceux qui ont des intérêts dans cette ville. Mais ce n'est ni l'enthousiasme que nous pouvons avoir ni les applaudissements que notre courage et notre ambition recevront de la part des personnes intéressées personnellement à la réussite de nos entreprises, qui en assureront le succès financier. L'étendue et la variété des travaux en exploitation ou en voie d'exécution, provoqueront peut-être, de la part de quelques personnes, des critiques ou des commentaires basés sur l'insuccès d'expériences industrielles antérieures, lequel n'était probablement dû qu'à la manière peu judicieuse ou illogique qui avait présidé à l'emploi des capitaux nécessités par ces entreprises.

Malgré les espérances et les ambitions des citoyens du Sault-Sainte-Marie, et la confiance exceptionnelle que leur ont inspiré nos actes dans le passé, je n'ai pas de doute qu'il y ait, à l'état latent, dans l'esprit de beaucoup d'entre eux, un sentiment de peur à l'idée que les profits sur lesquels nous comptons puissent faire défaut et que, conséquemment, cet élan de progrès imprimé à leur ville ne subisse un échec. J'espère pouvoir les rassurer pleinement par l'exposé des conditions logiques sur lesquelles s'appuient nos industries du Sault. La première source d'emploi de capital et de main-d'œuvre dans le monde entier au point de vue industriel, est sans contredit, la matière première sous une forme quelconque. La seconde est la force nécessaire à la transformation de cette matière brute en articles manufacturés. Telles sont, et telles ont été, les deux pierres fondamentales de tout édifice industriel depuis le temps de l'arche de Noé jusqu'à nos jours. De l'origine de l'industrie

à venir, au temps de Carnegie, il n'y a jamais eu d'insuccès industriel là où la matière première existait, abondante et accessible, et où la force nécessaire à son utilisation était également à proximité. S'il est possible de trouver à bon marché la meilleure matière première, et d'autre part, la meilleure force motrice à des prix économiques, il est certain que jusqu'au jour où un trop plein des produits de cette force sera constaté, il n'y a pas de limite que l'on puisse fixer à la somme de capital pouvant être engagée avec fruit dans l'exploitation de cette force et de cette matière brute. Pendant que ceux qui travaillent à leur développement jouiront des premiers profits, le reste du monde civilisé y trouvera aussi son bénéfice par la diffusion d'un produit nécessaire à des prix raisonnables. Si des entreprises semblables établies dans des endroits moins favorisés ont à souffrir de la concurrence et de l'abaissement des prix de leurs produits, et si même elles sont obligées d'abandonner leurs travaux, soyez sûrs, encore une fois, que leur insuccès est dû à ce que la base même de leurs opérations manquait de logique. Les pertes en résultant causeront la ruine de quelques individus, mais en fin de compte, la masse y gagnera.

Le raisonnement que je viens de vous tenir est basé sur une loi naturelle qu'aucun artifice au monde, aucune ligue, aucun tarif, aucune coalition d'associations ouvrières, ne peuvent éluder. Et c'est sous l'empire de ce raisonnement qu'avec les capitalistes que je représente, nous avons projeté et entrepris, sur une échelle inconnue à ce jour, le développement de la force hydraulique du Sault-Sainte-Marie et l'exploitation des ressources naturelles qui l'avoisinent. La justesse de nos vues vous frappera davantage lorsque vous considérerez que nous ne nous proposons pas d'établir ici des filatures de coton en concurrence de celles élevées sur les plantations

du sud ; ni une raffinerie de sucre pour lutter avec celles de Cuba ou de la Jamaïque ; ni des fabriques de soie pour rivaliser avec celles de Lyon ; ni des manufactures de lainages qui peuvent être égalées ou surpassées en avantages dans mille endroits différents du globe. Au contraire, vous observerez que chacune de nos opérations industrielles est basée d'abord sur les ressources locales en matière première, et secondement sur la force motrice naturelle dont nous disposons sur les lieux mêmes. Je crois pouvoir prétendre avec raison qu'il n'est pas au monde d'entreprise industrielle plus exempte d'imprudence ou d'imprévoyance que les nôtres et où, au contraire, l'on puisse trouver appliqués à un plus haut degré les principes de saine logique et l'esprit de conservation. Et si maintenant il vous reste encore quelque doute, vous devez être pires que saint Thomas et vous feriez mieux, dans ce cas, d'aller chercher ailleurs matière ou prétexte à doute et à découragement.

Une autre preuve de la stabilité de nos entreprises, preuve que je suis heureux et fier en même temps de vous donner puisqu'elle vous démontre jusqu'à quel point nous sommes imbus de ces préceptes de prudence et de prévoyance dont je viens de parler, est dans le fait que jusqu'ici pas un dollar n'a été dépensé qui ne sortît de la poche des actionnaires de notre compagnie. Nous n'avons ni hypothèques, ni obligations. L'argent nécessaire à payer chaque dépense a toujours été déposé en banque à l'avance. Notre compagnie n'a pas émis de bons garantis par le matériel d'exploitation ou les constructions mêmes pour les offrir à un public confiant, lesquels bons, en cas de désastre, auraient peu de valeur, tandis qu'en cas de succès nos actionnaires empocheraient le plus clair des profits. Bien au contraire, ils ont assumé le premier risque, n'ayant d'autre ambition

qu'un bénéfice légitime résultant de l'exploitation régulière de nos industries.

J'ai dit que la raison d'être de nos entreprises reposait sur l'abondance et les prix favorables de la matière brute les avoisinant, ainsi que sur le développement économique de la force hydraulique. Cette source de pouvoir est visible pour tous et sa position a la tête du Lac Supérieur nous offre les plus grandes et les meilleures facilités pour l'accumulation et l'expédition de nos produits. Et même s'il était nécessaire d'aller chercher au loin la matière première dont nous avons besoin, on peut dire que nulle part au monde n'existent des facilités aussi économiques au point de vue du transport et de l'achat même de cette matière première. Dans la région tributaire du Sault on trouve en abondance des matériaux tout prêts pour nos industries. Ils consistent en ces différentes essences de bois qu'on rencontre ordinairement dans les forêts des régions du nord, et en nombreux produits minéraux.

En notre qualité d'industriels, les produits agricoles dont l'exploitation suivra nécessairement l'abattage du bois, ne nous intéressent qu'en autant qu'ils constituent une source de profits pour les cultivateurs qui, de longtemps encore, ne pourront suffire aux besoins suscités par l'accroissement de population assemblée autour de nos travaux. Laissez moi vous expliquer sur quelles assises de bon sens repose une de nos industries : la pulpe et le papier. Le papier dont on se sert dans les arts est tiré du bois de certains arbres dont on soumet une partie à un procédé de broyage au moyen d'une pierre à meule ; l'autre partie est soumise à l'action du sulfite de chaux avec pression de vapeur. Pour broyer le bois nécessaire à faire une tonne de pulpe par jour il faut une force de 75 chevaux ; pour 100 tonnes par jour il faudra 7,500 che-

vaux de force hydraulique pendant vingt-quatre heures sans interruption. Ceci est le produit de notre manufacture No 1, quoique, en réalité, nous dépassions ce chiffre d'environ 25%. Cette force motrice peut être produite ici aussi bon marché que n'importe où ; quant à l'essence de bois qui convient à la fabrication du papier elle existe en quantités considérables dans la région adjacente du Sault. Pour utiliser le pouvoir d'eau, des moulins à pulpe ont été établis ; pour se procurer le bois et l'amener au Sault, le chemin de fer a été construit. Ce qui veut dire qu'une fois le bois enlevé le fermier peut prendre possession de la terre et trouver pour ses produits un marché impatient et prêt à lui payer des prix semblables à ceux qu'il obtiendrait à Boston. Est-ce que tout ceci n'est pas logique et n'implique pas des idées de prudence et de prévoyance? Est-ce que la pâte à bois peut être produite à meilleur marché ? Et par conséquent aussi longtemps qu'on se servira de pulpe, cette partie de nos entreprises devra prospérer, comme prospèreront aussi le fermier, le chemin de fer, et tous ceux qui nous auront aidés.

Vous êtes tous familiers avec cette découverte qui consiste à se servir du souffre extrait des minerais de nickel dans la fabrication du papier, et vous savez aussi que nous avons été assez heureux pour transformer ce minérai de nickel, dont le sulfite a été enlevé, en un produit métallurgique des plus précieux : l'acier nickelé. Pour ne pas nous départir de nos méthodes prudentes, avant de nous engager dans la fabrication régulière de ce métal, nous avons consacré plusieurs années à l'étude et au perfectionnement de nos méthodes de production et aujourd'hui notre produit est considéré par les principaux consommateurs comme étant ce qu'il y a de mieux au monde. Vous pouvez maintenant voir au Sault-Sainte-

Marie, en voie de construction, une aciérie dont la production quotidienne sera de 600 tonnes et qui, je l'espère, ne cessera de s'étendre que lorsqu'elle pourra produire 3000 tonnes par jour, devenant ainsi la plus grande aciérie du monde entier.

On sait que le minerai de nickel dont le soufre a été extrait peut être utilisé avec plus de profit s'il est mêlé à un minerai de fer de pure teneur, et vous vous rappelez que nos recherches, pour nous procurer un minerai qui répondît à ce desideratum, nous mirent en présence des mines appelées "Helen Mines". Ces mines consistent en un minerai de fer de la plus pure qualité et sont situées sur le flanc d'une montagne à douze milles seulement d'un excellent hâvre sur le Lac Supérieur avec une bonne pente pour y faire arriver le minerai. Où le minerai de fer peut-il être produit et transporté à meilleur marché ? Il n'est pas de maître de forges aux Etats-Unis qui ne soit prêt à répondre nulle part. Et alors n'était-il pas conforme aux principes de sage administration de construire un chemin de fer pour se rendre à ces mines, de se procurer des bateaux pour transporter le minerai jusqu'à nos usines et de construire ces usines pour l'usage combiné des fers de la mine "Helen" et des minerais de nickel de la mine "Gertrude" ?

S'il est encore quelque personne disposée à la critique, le dernier argument qu'elle puisse opposer aux nôtres sera peut-être l'absence de combustible dans toute cette région. Il est vrai que les mines de charbon qu'on espère découvrir un jour ou l'autre dans Ontario ne l'ont point encore été, mais il est vrai aussi que la flotte employée au transport du minerai sur le Lac Supérieur et revenant allège des ports charbonniers du Lac Erié, nous rapporte du coke et du charbon a un prix beaucoup plus bas qu'on ne les paie partout ailleurs sauf aux Etats-Unis; et cette différence dans le prix du charbon n'augmente pas

d'une façon appréciable le coût total de notre acier ou de notre fer. De plus, on peut dire que l'usage de la force hydraulique pour tout le reste de l'outillage employé dans la confection de l'acier, compense, et au-delà, la minime augmentation nécessitée par l'emploi du combustible ; en sorte que, par un calcul mathématique aisé a faire, on peut démontrer que si les connaissances, l'habileté et le capital qui ont été employés dans les grandes entreprises similaires aux Etats-Unis, sont appliqués au Sault-Sainte-Marie, on se trouve en présence d'une certitude de succès identique.

Mais chacun sait combien peu nous sommes disposés à dépendre d'une autre contrée pour nos matières premières. Aussi la question de substitution du charbon de bois au coke a-t-elle été depuis longtemps pour nous l'objet de recherches assidues. Les vastes forêts qui sont tributaires de l'"Algoma Central" contiennent plus d'un million d'acres de terrain boisés des meilleures essences de bois dur pouvant servir à la fabrication d'un charbon de bois qui serait amené à nos travaux par notre chemin de fer. Un estimé établi par des ingénieurs spécialistes, et basé sur l'expérience acquise dans d'autres pays, démontre que nous pouvons fabriquer le fer en gueuse au charbon de bois aussi bon marché que le fer au coke fabriqué en quelque contrée que ce soit. Depuis l'ère de Titan jusqu'à nos jours, le fer au charbon de bois a toujours valu plus cher que le fer au coke, à cause de sa meilleure qualité. Devrait il alors exister le moindre doute au sujet de la possibilité d'établir ici, avec succès et d'une façon permanente, une fabrique d'acier nickelé au charbon de bois ? N'est-il pas abondamment démontré que cette entreprise a été soigneusement étudiée et sagement conçue ? Pour nous fournir le charbon de bois nécessaire à alimenter nos fournaises, il faudra abattre chaque jour le bois de 25 acres de terre, et de cette façon 300

fermes de 25 acres chacune seront déblayées chaque année. Ceux qui auront à fournir de combustible nos voraces fournaises ne sont pas des gens de la Pensylvanie ; le chemin de fer qui l'apportera n'aura pas à traverser l'Etat d'Ohio : des Canadiens abattront les arbres, brûleront le charbon et chargeront les trains qui devront amener ce charbon jusqu'à la gueule de nos hauts fourneaux. Est-ce que cette autre opération ne vous semble pas pleine de bon sens ?

Mais, ce n'est pas tout ; et le procédé que je viens de décrire va encore plus loin. Le moyen ordinaire de transformation du bois en charbon ne sera pas celui que nous emploierons. Il y a dans le bois certaines matières qui sont indépendantes de ses propriétés comme combustible et que nous avons l'intention d'utiliser. Ainsi pour fabriquer la poudre sans fumée dont se servent l'armée et la marine anglaises, un des principaux ingrédients employés est produit par la distillation du bois. Dans cette fabrication et dans celle de l'alcool de bois que nous nous proposons aussi de faire par la même occasion, il y aura encore des centaines d'hommes employés ; et, de plus, le coût du combustible,—raison première de ces sous-produits,—sera considérablement diminué par les profits obtenus ailleurs. En vous faisant ainsi un exposé sommaire et historique des progrès de nos entreprises je ne puis m'empêcher de me dire qu'elles semblent avoir été favorisées de la façon la plus miraculeuse. Tout ce que nous avons cherché nous l'avons trouvé ; et tout ce que nous avons projeté est devenu une réalité. Mais lorsqu'on examine de plus près et que l'on analyse les progrès accomplis, on peut se convaincre qu'après tout ces merveilleux résultats ne tiennent pas du miracle, mais sont simplement dus à l'intelligence pratique, à l'esprit d'initiative, de recherche, d'entreprise des chefs de nos différents services et de

leurs assistants au nombre maintenant de plus de 300, aidés du concours actif et dévoué des milliers d'hommes que nous employons, le tout encouragé par la confiance indulgente de nos actionnaires.

Vous devez vous rappeler de nos premiers pas dans la voie du progrès, consistant en un bureau pour le comptable, un autre pour l'ingénieur ; il y avait en troisième lieu un atelier mécanique et finalement un laboratoire. Eh bien ! la conception de tout ce que l'on voit maintenant au Sault-Sainte-Marie et de tout ce que l'on y prépare encore est sortie du cerveau de ceux qu'abritaient alors les toits de ces quatre petites constructions. Rien de tout cela n'est l'œuvre du hasard.

Jusqu'ici j'ai borné mes compliments à mes compagnons de travail. Je me demande s'il ne serait pas juste maintenant que je mentionne la nature de nos relations avec les gouvernements de la Province d'Ontario et du Dominion. Il y a entre le gouvernement et les industries du genre des nôtres une connexité qui semble être nécessaire et qu'on ne rencontre nulle part ailleurs qu'ici. Ces conditions s'expliquent par le fait que le peuple canadien, quoique peu nombreux, possède cependant la plus grande étendue de terrain inoccupé qu'il y ait au monde. Il s'ensuit que si un individu ou un groupe d'individus désirent aller à la recherche ou se livrer à l'exploitation des ressources contenues dans cette surface de terrain, ils ne peuvent le faire sans l'approbation et le concours du gouvernement. Ainsi la première démarche que le colon ait à faire, c'est d'adresser sa requête à un gouvernement, et quelquefois à deux. On peut donc dire que les gouvernements de la Puissance et des différentes provinces sont les administrateurs du domaine public encore inoccupé, lequel excède en valeur les biens de même nature possédés par n'importe quel autre peuple civilisé du globe.

Depuis ma première démarche auprès des gouvernements de Toronto et d'Ottawa jusqu'à maintenant, nous avons toujours été reçus avec considération, trouvant les plus cordiales dispositions à aider nos entreprises. Malgré ces dispositions et un désir visible de nous faciliter notre œuvre, il était néanmoins apparent que l'on doutait en haut-lieu de la possibilité de réussite de semblables entreprises au Canada, à cause même de leur importance. Mais le succès des grands travaux sur le Saint - Maurice et l'heureux développement d'une partie des chutes du Niagara ont, depuis, engendré la confiance. En ce qui nous concerne, nous avons mis tant de persistance à importuner le gouvernement avec nos arguments en faveur du Canada que nous n'avons pas de doute d'avoir largement contribué à le convaincre de l'importance de vos ressources latentes. Mais si le gouvernement est maintenant sous une meilleure impression à ce sujet, il n'en est pas ainsi de la masse des canadiens qui pensent bien que les terres ont de la valeur, que les mines ont de la valeur, que les chemins de fer ont de la valeur partout, excepté au Canada. Les banques canadiennes semblent croire qu'il n'y a pas de meilleurs prêts que ceux qu'elles font aux spéculateurs sur le blé de Chicago, Minneapolis ou Duluth, ou aux spéculateurs à la Bourse de New York. On voit même des capitalistes canadiens aller à Cuba et jusqu'en Chine, et mettre toute leur ambition à obtenir des franchises ou des contrats pour la construction de chemins de fer dans ces pays. Les parents commencent à s'enquérir aux Etats-Unis de positions pour leurs fils alors qu'ils sont encore à l'école ; et l'on voit constamment le fermier canadien chercher à abriter sa vie, sa liberté, et son bien sous le drapeau étoilé. Il y a longtemps que cet état de choses dure, et aujourd'hui, il

semble avoir atteint le point où les habitants du Canada considèrent que du côté sud de cette ligne imaginaire mise par les traités entre les deux pays, tout est désirable, tandis que tout est intolérable du côté nord. J'ai assez vécu au Canada pour le juger, et je veux vous faire part aujourd'hui du résultat de mes observations. Je connais bien les ressources de ce pays dans sa largeur, dans sa longueur et passablement aussi dans sa profondeur. J'ai été en contact avec le peuple canadien depuis l'ouvrier le plus humble, passant par les gens de toute condition, métier ou profession, jusqu'au premier ministre, et je puis dire sans vaine flatterie que nulle part au monde il n'existe de peuple plus industrieux, plus intelligent et mieux équipé pour atteindre à la plus haute civilisation que celui qui est contenu dans les limites du Canada. Des visiteurs de passage emporteront une impression basée sur les courtes relations qu'ils auront eues avec quelques-uns des citoyens de ce pays, et cette impression, favorable ou non, sera acceptée comme vérité aux Etats-Unis. Placé que j'étais dans des conditions exceptionnelles d'observation, j'ai bien plutôt confiance en mon propre jugement. Le peuple canadien possède les qualités désirables et les attributs qui ont fait la renommée du peuple des Etats-Unis dans le monde entier. De plus, les ressources naturelles de ce pays-ci sont telles que la plus riche rémunération est réservée à l'entreprise et à l'énergie de ses habitants.

Mes réflexions sur le sujet m'ont convaincu que, comme économiste politique, j'avais eu de meilleures occasions d'observation pratique que celles offertes à des philosophes plus distingués. Et de l'enquête à laquelle je me suis livré découle la conclusion que l'insuccès apparent du Canada sous le rapport industriel et au point de vue de son peuplement, n'est dû ni à de l'infériorité, ni à de la naïveté intellectuelles chez ses habitants,

ni à des lois imprévoyantes. Mais je suis prêt à affirmer que la stagnation du Canada était le résultat d'une mauvaise direction imprimée à ses efforts industriels, grâce à laquelle le travail ne recevant pas sa juste rémunération, a été induit à aller chercher aux Etats-Unis de plus favorables conditions. Comme cela se voit dans toute nouvelle contrée, le premier instinct des habitants du Canada a été de convertir en argent et par le moyen le plus simple les ressources du pays. Or la proximité d'une autre contrée où les arts et l'industrie ont davantage progressé qu'au Canada, leur a fourni un marché tout prêt à absorber les produits bruts de la ferme, de la forêt et des mines, qui reçoivent dans les manufactures américaines leurs différentes applications commerciales. Il s'ensuivit que les Canadiens commencèrent à exporter leur matière brute se contentant d'en recevoir en argent comptant des prix modérés, pendant que de l'autre côté de la frontière, un tarif prohibitif était imposé sur les produits manufacturés avec cette matière brute canadienne. Et comme conséquence naturelle, la main-d'œuvre canadienne vit diminuer ses chances d'emploi profitable en ce pays ; au point que, dès cette époque déjà lointaine, le nombre des ouvriers excédant les besoins de la manufacture, et les gages ayant subi une dépression, on vit les plus entreprenants d'entre eux aller chercher de l'occupation dans la contrée voisine, où la fabrication des produits canadiens leur assurait un travail mieux rémunéré.

Cette condition industrielle existe au Canada pour ainsi dire depuis que le Canada existe ; et les entreprises manufacturières introduites ici ont été limitées à celles qui s'appuyaient non pas sur des avantages ou des conditions naturelles qui en eussent favorisé le développement, mais bien sur les encouragements artificiels d'un tarif. Et cet état de choses

existerait encore si l'on ne s'était aperçu qu'il y avait une limite à ces vastes ressources naturelles des Etats-Unis, ressources que l'on croyait inépuisables et qui ont été jusqu'ici la base réelle de la prospérité industrielle de ce pays. Les scieries du Maine et du Michigan ont trouvé qu'il leur fallait prendre leurs billots au Canada ou arrêter leurs travaux ; les manufactures de pulpe et de papier de la nouvelle Angleterre ont également conclu que l'épinette canadienne leur était nécessaire ; le gouvernement des Etats-Unis est obligé de recourir au nickel du Canada pour sa marine ; et en ce moment les industriels américains explorent en tous sens le Canada pour y trouver du minerais de fer. Boston réquisitionne le charbon de la Nouvelle-Ecosse, et les Etats américains de l'ouest celui de la Colombie Anglaise. Tous les centres de consommation de Boston à Chicago viennent demander au Canada son poisson et les produits de ses fermes. Au début de ce mouvement, les pourvoyeurs américains qui s'approvisionnaient ici n'avaient d'autre but que d'importer les produits naturels canadiens et d'en obstruer la manufacture au Canada. Il n'y avait donc chez eux aucune sentimentalité à votre endroit. Ces visiteurs n'étaient ni des philosophes, ni des hommes d'affaires éclairés. Ils ne bâtissaient que pour un jour ; mais heureusement ils ont été suivis par d'autres plus sages et plus clairvoyants. Moi, pour un, je me permettrai de revendiquer cette qualité ; et j'ajoute que tout ce que l'on voit le long de la frontière canadienne, de Sydney où se trouve l'exploitation industrielle de M. Whitney, jusqu'aux entreprises américaines en Colombie Britannique, prouve jusqu'à l'évidence que les rapports des américains avec les hommes d'affaires et les hommes d'Etat canadiens, les ont convaincus que le Canada a maintenant acquis une situation qui lui permet de revendiquer et d'obtenir de meil-

leures conditions d'échange avec les Etats-Unis que celles qui ont existé jusqu'ici.

Le résultat tangible de cette constatation a été l'établissement au Canada, par des capitalistes américains, de travaux industriels sur une échelle comparable aux entreprises les plus importantes des Etats-Unis ; et, presque instantanément, on a vu ici les salaires monter au pair des gages payés aux Etats-Unis. C'est à cela qu'est aussi dû l'arrêt instantané de l'émigration ouvrière. On peut même dire que, des parties les plus denses des Etats-Unis, là où l'agglomération rend plus difficiles les conditions de travail, beaucoup d'ouvriers sont venus, attirés par cette hausse des gages. De cette manière, un double but est atteint : les ouvriers, aux Etats-Unis, bénéficient en proportion de la diminution de concurrence et l'industrie canadienne y trouve son compte. D'où il suit, si mon raisonnement est juste, que non seulement l'émigration des canadiens aux Etats-Unis cessera de soi, mais encore que l'augmentation naturelle de la population du Canada, aidée d'une nombreuse immigration venant de contrées éloignées, prendra sa marche ascendante pour ne plus s'arrêter. C'est l'ouvrier qui, on le sait, est la pierre angulaire de tout édifice industriel au Canada comme ailleurs. Sans lui, sans cette pierre, rien de durable ne peut être établi et aucune nation ne peut songer à avoir de prospérité. Celle de toutes les nations dont l'industrie pourra offrir les gages les plus élevés à ses ouvriers en compensation de leur journée de travail sera la première du monde. On peut même dire que la prospérité d'un pays peut se jauger par le taux des salaires payés à ses ouvriers. Il est un fait à noter et qui montre combien est parfait le mécanisme par lequel fonctionne notre civilisation moderne : c'est que plus les gages sont élevés, plus diminue le coût des articles de première

nécessité ou des principaux objets de confort ; et cet équilibre est dû à l'économie extraordinaire de la production mécanique dans les pays où le travail est habile et les gages élevés. Je me rappelle que le maire de la ville de Chicoutimi, province de Québec, vint me demander un jour mon avis relativement à l'établissement d'une fabrique de pulpe à cet endroit. Un des arguments au moyen desquels il cherchait à déterminer mon opinion était que le travail à Chicoutimi était parfaitement satisfait avec une rémunération de 75 centins par jour, tandis qu'au Sault-Sainte-Marie nous avions à payer $1.50 par jour. Je l'assurai d'une chose : c'est que si l'entreprise était prospère il ne laisserait pas longtemps ses gages à 75 centins. De fait, cette manufacture a été établie, elle a réussi et les salaires sont de $1.50 par jour. Ils étaient de $1.00 par jour à Sydney avant l'établissement des aciéries de M. Whitney, maintenant ils varient de $1.50 à $2.00 par jour.

Tous ces faits et les conséquences qu'ils entraînent avec eux n'ont pu échapper ni à l'observation ni à l'analyse du peuple canadien qui voit maintenant et très clairement les opportunités offertes au capital et à la main d'œuvre en ce pays, et commence à sortir de sa torpeur, désireux désormais de participer à ce développement et d'en profiter.

Quant à cette invasion des capitalistes américains au Canada, les conséquences n'en peuvent être qu'heureuses. Socialement et industriellement, les deux contrées et leurs habitants commencent à avoir de communs intérêts. Les américains établis sur la frontière le long des lacs, de Buffalo à Duluth, voient bien qu'en face d'eux, au nord, il y a là une région vierge avec des ressources aussi vastes que l'est son étendue et qu'ils devraient être les premiers à l'atteindre. Ils comprennent bien aussi que si au nord de leur

frontière se trouvait une contrée peuplée et prospère, il y aurait pour eux plus de bénéfices résultant d'échanges et de transactions commerciales, que si de l'autre côté des lacs le pays restait inoccupé et négligé.

Quel est le moyen à employer pour arriver au développement et au peuplement de ces vastes territoires d'une façon prompte et efficace ? C'est là le problème dont la solution doit être pour les divers gouvernements du Canada un sujet de constante et profonde préoccupation. Je maintiens que jusqu'ici tous les projets d'immigration des gouvernements de la Puissance et des Provinces ont été plus nuisibles qu'utiles. Ils n'ont servi qu'à gaspiller l'argent du public et à jeter des journaliers sur un marché déjà encombré de journaliers. Que les gouvernements, par des lois judicieuses et par des octrois de terres inhabitées, lorsque ces octrois seront justifiables, offrent un appât que les capitalistes et les manufacturiers ne seront pas longs à saisir. Favorisant ainsi l'exploitation des richesses naturelles de leur pays vos gouvernements auront en même temps établi une agence d'immigration bien autrement efficace que des légions de conférenciers et des millions de cartes et de prospectus.

Plusieurs preuves de la justesse de ma proposition sont maintenant devant le public. Le gouvernement d'Ontario, il y a quelque temps, a offert une prime de $1.00 par tonne de fer en gueuse, manufacturé avec du minerai de la Province et dans la Province même. Les hauts fourneaux d'Hamilton furent le résultat immédiat de cette mesure ; ceux de Deseronto suivirent ; à Midland, la fabrication vient de commencer, pendant qu'au Sault-Sainte-Marie nos hauts fourneaux sont en construction. Ce bonus a certainement été, pour ces diverses exploitations, une incitation au moins partielle à s'établir dans la province d'Ontario. Grâce à cet

encouragement qui n'a demandé qu'une mise de fonds de $125,000, des travaux représentant une dépense d'installation de 2,000,000 ont été établis dans la Province et cette nouvelle industrie emploie à gages élevés plus de 2,000 hommes pour extraire le minerai et le transformer en fer en gueuse, sans préjudice du trafic résultant pour les bateaux et les chemins de fer du Canada. Un second exemple nous est fourni par ces grandes aciéries de Sydney que le bonus du gouvernement de la Puissance ont tenté. La semaine dernière, à Ottawa, un membre du gouvernement me demandait comment le ministre des finances allait pouvoir faire face à cet énorme subside accordé aux aciéries de Sydney ainsi qu'aux autres aciéries canadiennes. Je lui répondis que pendant toute la durée de ce subside il serait impossible de produire assez d'acier pour en requérir le paiement ; que les aciéries capables de gagner un subside de $10,000,000, coûteraient, de construction et d'outillage, au-delà de $30,000,000 ; qu'une dépense de plus de $50,000,000 tant en matière première qu'en main-d'œuvre devrait être faite avant que le subside soit complètement dû ; que des mines aux laminoirs, 50,000 hommes auraient trouvé de l'emploi à salaire élevé ; qu'enfin, à l'expiration de la période du subside, toutes ces aciéries seraient établies sur des bases assurant leur fonctionnement ininterrompu et leur permettant de soutenir la concurrence du reste du monde. Est-il un journalier ou un millionnaire au Canada qui ne soit prêt à déclarer que l'argent du public ne pouvait servir à meilleur placement ?

Comme dernier exemple, je vous citerai l'octroi de terres au chemin de fer "Algoma Central." Lorsque cette mesure fut présentée au parlement provincial d'Ontario, et quoiqu'elle parût recevoir l'approbation générale des citoyens de la province, les membres de la minorité du

parlement crurent de bonne politique de la désapprouver. Mais je crois que maintenant qu'ils ont pu voir les résultats provoqués par cette législation, ils n'hésiteront pas à déclarer que la mesure était sage, et que jugeant par ces résultats, elle est de celles qui ne peuvent être désapprouvées ou combattues par aucun parti politique. Elle est de celles dont les bénéfices pour le peuple de cette province sont si grands et si généraux que, j'en ai l'intime conviction, les électeurs prévoyants considèreront comme un acte de sagesse de continuer l'œuvre inaugurée par cet octroi de terres à l'"Algoma Central." La région traversée par ce chemin de fer était inexplorée et inaccessible excepté au chasseur endurci à la vie des bois comme le sont les indiens. En considération de l'ouverture de cette contrée à la colonisation par l'établissement de l' "Algoma Central," le gouvernement a octroyé à cette compagnie une vaste étendue de terrain le long de la ligne. C'est en comptant sur les profits résultant de la coupe des bois et pour les produits du sol après qu'il aura ainsi été défriché, que l' "Algoma Central" a été entrepris et construit. Douze milles de ce chemin ont été complétés et sont maintenant en opération entre le hâvre de Michipicoten et la mine "Helen." Quarante milles qui vont rejoindre un embranchement du Pacifique Canadien sont actuellement en construction.

Vingt-cinq milles de la ligne principale partant du Sault-Sainte-Marie allant vers le nord-ouest sont en exploitation, et cinquante autres milles du même tronçon sont partiellement terminés. La somme totale dépensée pour la construction de ce chemin de fer dépasse déjà $3,000,000, et sa complétion demandera encore au moins $5,000,000. Cette somme de $5,000,000 représente un intérêt annuel de $500,000 qu'il faut retrouver dans le produit des terres octroyées par le gouvernement, puisqu'il n'y a pas actuellement dans cette ré-

gion d'autre source de trafic pour la ligne. Il faut, pour obtenir de ces terres un semblable revenu, que la Compagnie de 'l'Algoma Central' les peuple et y établisse des industries variées pour l'utilisation des produits de la forêt ; construise des hauts fourneaux et des ateliers de traitement pour le minerai et enfin y installe des milliers de fermiers pour cultiver le sol. Toutes ces entreprises doivent être faites par le chemin de fer s'il veut trouver le revenu qui lui est nécessaire. Et pour y arriver il faudra encore beaucoup d'argent et d'efforts énergiqnes afin d'attirer sur ces terres des colons permanents. J'estime que le travail de 25,000 hommes sera nécessaire pour parfaire l'intérêt annuel sur le coût de la construction de "l'Algoma Central" seul ; 25,000 colons supporteront une population de 100,000 personnes. Et quand ces 25,000 colons seront répandus et installés aux frais de la compagnie entre le Sault-Sainte-Marie et la limite nord du chemin de fer "Algoma Central" les seuls efforts de cette nombreuse population donneront aux terres du gouvernement une valeur identique à celle des terres de la compagnie tout en développant cette partie du domaine public jusqu'ici inconnue et inappréciée. Qui est-ce qui dira que ce n'est pas là le plus sage moyen qu'avait à prendre le gouvernement pour arriver au peuplement de cette contrée et au développement de ses ressources? Je crois qu'aucun parti politique ne pourrait rester au pouvoir ou ne pourrait le briguer s'il était opposé à des mesures si visiblement dictées par l'intérêt public. Demandez aux ouvriers de Sydney et aux centaines de manufacturiers Canadiens qui ont fourni des matériaux pour l'établissement des aciéries de cet endroit s'ils désapprouvent le bonus sur l'acier. Posez la même question à Hamilton, à Midland, au Sault-Sainte-Marie, et vous recevrez partout cette même réponse: "La mesure était sage, et elle produit de

meilleurs résultats que ceuxq'u'on en attendait.'' Mais cette politique d'octroi de terres aux compagnies de chemins de fer a une portée autrement grande au point de vue général que la promotion d'intérêts particuliers. Un octroi de terres dans ces conditions est considérablement plus avantageux pour le pays et finalement plus profitable à la compagnie qui l'obtient qu'un subside en argent. On connait les efforts du bureau d'immigration du Pacifique Canadien, dont la mission est de peupler la prairie et le nord-ouest de colons consentant à s'établir sur les terrains que cette compagnie y possède. Eh bien ! pour quoi la ligne du Pacifique, de Sudbury à Port Arthur, n'est-elle pour ainsi dire pas habitée ? Parce que, pour cette partie de la ligne, le subside reçu était en argent et que la Compagnie du Pacifique n'avait aucun intérêt direct à peupler cet endroit. Tout le monde admet maintenant que la législation la plus sage qui ait jamais été établie fut lorsque le Canada décida d'accorder l'aide publique dont il avait besoin au chemin de fer Pacifique Canadien et d'assurer ainsi son succès. Mais ayant accompli cela, on a semblé croire que l'on avait assez fait. Loin de là. Si une douzaine de lignes de chemin de fer entre les lacs et la Baie d'Hudson peuvent se construire par des octrois de terres, je conseille de les faire. Si par un semblable procédé on peut établir une douzaine de voies ferrées de l'Atlantique au Pacifique à travers le Canada, je dis : donnez leur les terres dont elles ont besoin. Par nul autre moyen le Canada ne sentira aussi vite dans ses veines circuler ce sang vigoureux et vivifiant qu'y apporte une saine immigration.

Le succès fait des envieux ; c'est dans la nature humaine ; et il y a des gens qui semblent croire que toute manifestation d'esprit d'entreprise est provoquée par l'appât de gains immodérés. Cette réflexion m'est suggérée par un

récent article publié dans un journal de Toronto relativement à l'octroi de terres à "l'Algoma Central." Il y était dit que l'exposé dans la presse de nos projets pour le Sault-Sainte-Marie semblait indiquer que nous nous préparions à attaquer de nouveau la citadelle de Toronto. Et cet écrivain ajoutait que si nous avions déjà beaucoup fait pour le Canada, le Canada en revanche avait plus que suffisamment fait pour nous. Il avisait le parlement de se mettre en garde et de nous recevoir avec tout le sang-froid que l'on doit montrer en affaires. Je n'ai pas le droit de m'opposer aux commentaires de la presse sur nos opérations en ce pays, si ces commentaires sont basés sur la connaissance et l'observation de nos transactions. Tout homme a droit à l'indépendance de son jugement. Mais je demanderai à la presse de Toronto et du Canada de ne pas porter un jugement final sur nos projets ou sur nos théories en le basant sur des informations n'ayant d'autre origine que des réflexions personnelles ayant germé au fond d'un cabinet de travail, quelles que favorables nous soient-elles. Je l'invite à venir au Sault-Sainte-Marie. Elle se rendra compte par elle-même des efforts que nous faisons pour ouvrir cette nouvelle contrée et de nos résultats dans cette tâche. Son verdict alors me satisfera ; et que ce soit pour me soutenir ou me combattre, je suis prêt à la rencontrer à Toronto. Car j'irai encore à Toronto et j'irai encore à Ottawa, et j'ai l'intention de passer une partie de l'hiver, chaque année, et pour bien des années à venir, dans ces stations hivernales favorites. Lorsque je verrai qu'on ne m'y veut plus, je cesserai d'y aller ; mais, en attendant, je ne doute pas d'y être reçu avec cordialité et sympathie—question de prédilection politique à part — par tous les membres du parlement qui sont au courant de

nos entreprises ici et du bien qu'il en résulte pour le Canada.

Laissez moi résumer les conditions vis-à-vis desquelles se trouverait le critique insidieux en venant ici. Il découvrirait que dans nos différentes branches d'industrie nous avons dépensé environ $9,000,000 comptant d'argent étranger, répandu dans la circulation canadienne pour y rester, au grand et durable bénéfice de milliers de citoyens ; que la complétion et l'exploitation de nos travaux demandera une dépense à peu près aussi considérable ; que plusieurs milliers de canadiens ont déjà trouvé de l'emploi dans nos entreprises à des salaires plus élevés que l'échelle de prix connue jusqu'ici ; que la petite station du Pacifique Canadien au Sault-Sainte-Marie a donné pour son trafic des passagers, en 1900, une somme de $61,000, contre $15,000 qui est le chiffre de l'année 1895, que les retours du frêt pour cette même petite station, de $25,000 en 1895, ont atteint le chiffre de $142,000 en 1900 ; que toutes les lignes de bateaux desservant le Sault-Sainte-Marie ont dû ajouter des steamers à leur service, et que malgré cette addition elles ont cependant été incapables de transporter tout notre frêt ; que dans les ports seuls de la Baie Georgienne, nous avons dépensé l'an dernier au-delà de $300.000 en achat de matériaux ; que nous avons à peu près acheté autant à Hamilton et autant à Toronto durant la même période ; que les machines et appareils électriques pris par nous à Peterborough nous ont coûté plus de $100,000 ; que Brantford, Galt, Dundas et tous les autres centres mécaniques d'Ontario ont chacun reçu de nous des commandes variant de $25,000 à $200,000 ; que nos besoins ont fait monter les prix des chevaux et de presque tous les produits de la ferme dans cette partie d'Ontario tributaire du Sault-Sainte-Marie. De fait, nous avons acheté dans la province d'Ontario

seulement pour au-delà de $1,000,000 en 1900, rien qu'en produits de la ferme et objets manufacturés, indépendamment d'une somme très élevée dépensée dans la province de Québec. Il pourrait constater, par nos estimés de l'année 1900, que pour des besoins de même nature il nous faudra dépenser dans Ontario Sud plus de $2,000,000, et que des lignes de steamers additionnelles seront inaugurées dès l'ouverture de la navigation entre certains ports de la Baie Georgienne et du Lac Huron et le Sault-Sainte-Marie ; que les lignes de chemins de fer entrant au Soo Américain ont annoncé des trains supplémentaires pour amener ici la foule des voyageurs impatients d'y venir ; et que dans le même but le Pacifique Canadien ajoute un autre train de passagers à son service. Il verrait dans le personnel de nos bureaux, des gradués scientifiques et classiques de tous les collèges, des commis de presque toutes les banques du pays avec des comptables de toutes les parties d'Ontario. Parmi nos artisans, nos mécaniciens et nos ouvriers, il s'apercevrait qu'il est peu d'endroits de la province qui ne soient représentés, et qu'en venant ici ils ont trouvé que leur travail était mieux rémunéré qu'ailleurs, puis, ayant recueilli toutes ces informations, notre critique se demanderait, étonné : "Mais, en vue de quelle compensation tant d'efforts et d'énergie ont-ils bien pu être déployés?" Un examen de nos livres lui montrerait que toutes ces dépenses commencées il y a environ six ans, n'ont rien rapporté pendant les trois premières années ; qu'à partir de ce moment là, seulement, nos usines sont entrées en pleine opération et n'ont cessé depuis de progresser et donnent des revenus augmentant avec la mise en activité successive de nos diverses entreprises. Il n'y a pas le moindre doute que toutes ces entreprises retireront un revenu considérable de

l'utilisation de cette matière première mise à notre portée par nos concessions de terre le long de l'"Algoma Central" ; mais il faudra du temps avant que nous puissions en jouir. Ceux qui ne veulent pas "apprendre à travailler et à attendre," auraient grand tort de se lancer dans des entreprises de l'importance des nôtres. Pour trouver l'enthousiasme nécessaire à les commencer et le courage de les compléter, il nous a fallu être soutenus par la bonne volonté et la sympathie tant du peuple que des hommes publics du Canada. Mais l'ambition qui concevrait de tels projets serait vite amortie, et l'énergie nécessaire à les réaliser bientôt glacée, si lorsque voulant passer des plans à l'exécution ces projets servaient de cible à des attaques uniquement suscitées par l'intérêt politique.

Mais, je suis plein de confiance. La cordialité et la spontanéité de vos applaudissements, ce soir, me donnent l'espérance de bien mériter du Canada et des canadiens pendant de longues années encore. La magnifique marque de considération que vous m'avez offerte sera précieusement conservée par moi comme un cher souvenir de la circonstance où je l'ai reçue. Et votre cadeau est doublement apprécié en ce sens que ma pauvre vieille montre, fatiguée de son continuel tic-tac et du surmenage auquel je l'avais depuis longtemps assujettie, commença à donner des signes de sérieuse perturbation en essayant de marquer l'heure pour moi à Paris, et—coïncidence significative, — refusa finalement tout service il y a un mois, en arrivant à Genève. Comme c'était un dimanche, je ne pus, et n'eus pas ensuite le temps ni l'occasion de la remplacer. Je vous dis encore à tous merci, et bonne nuit.